

Približno takrat, ko so francoski policaji premetali obmorsko hišico modrokrvne in čedne Christine von Opel ter pri tem našli zoprnno velike zavitke mamil – s čimer je bilo to slovito nemško ime rahlo oblateno – se je oplovcem nasmehnilo tudi nekaj sreče: ob Evropo je butnila nova energetska kriza. In tako se še danes ne ve, ali je Oplov razvojni šef verjel horoskopu ali pa je bil z mislimi tako daleč naprej, da je trdno zaupal prihajajočim težkim časom.

Kajti ta mož je že leta 1973, torej takrat, ko je svet prvič začutil, da se nafta in z njo vred bencin lahko tudi drastično podčražita, ukazal pripeti na risalne deske papir za vozilo, ki mu pravimo zdaj nova ascona. Predstavili so jo lani, v Frankfurtu, o naših prvih voznjeh z njo pa smo pisali že v 18. lanskim številki Avto-magazina. Tokrat je na vrsti test – tudi zato, ker so postali opilji na pol domači, predvsem pa dinarski avtomobili. In ker bo tudi nova ascona vsak hip med njimi.

KORAK PRED FORDOM

Tako je ascona, čeprav zasnovana pred mnogimi leti, kot nalašč avtomobil za današnje čase. Predvsem pa je – ob kadettu – prijetna poživitev sicer ugledne, solidne, a tudi malce monotone Oplove ponudbe. Ascona je tudi – spet ob kadettu – že drugi opel s prednjim pogonom. In za zdaj zadnji. Iz tovarne je slišati, da bodo motorji rekordov, commodorov in senatorjev tudi v prihodnje poganjali zadnja kolesa. In ascona je tudi edini avtomobil, ki so mu že ob rojstvu namenili dve obliki: takšno s klasičnim in takšno s pri-sekanim zadkom. Pri tem nova manta kot asconin kupe sploh še ni na vrsti!

Torej so pri Opelu prehiteli Forda! Zmagoviti likof pa ne more biti večer, kajti Fordov probe III, ki bo svojo uporabno podobo vsak čas dobil v novem taunusu, utegne rezultat dvoboja v marsičem postaviti na glavo.



Opel ascona 1,6 S berlina

# Prednji pogon

**Kot pri kadettu: vse v nosu – Testni avtomobil: s klasičnim zadkom – Ko tole pišemo: cene še niso potrjene!**

Za zdaj vozi ascona ob bokih audijev 80, srednjevelikih fiatov, citroenov, renaultov in taibotov, torej po progii »množičnih vozil«, ki sodijo v trgovine s konfekcijo, ne v avto-

mobilske butike, so pa zato privlačna tudi po cenah. Asconin adut je sodobnost, čeprav je res, da nekateri ljudje ne marajo oplov, a niti sami ne vedo, zakaj.

Zaradi cene in tistega, kar ta avtomobil ponuja, bo privlačna vaba tudi za mnoge jugoslovske kupce. Čeprav zdaj le še ne moremo natančno zapisati, katere asconine različice bodo na voljo in za kolikšne natančne zneske. Seveda pa

na pol zastojni tudi dinarske ascone ne bodo!

Testna ascona je imela stopničasti zadek, ločen prtijažnik in štiri vrata ob straneh. V tej obliki je ascona po zunanjih merah skoraj povsem enaka dosedanji opiom s tem imenom. Toda zaradi »vsega v nosu« in zaradi povečane medosne razdalje, je njena prostornost odlično radoradnejša. Prtljažnik, na primer, je po uporabnosti skoraj še enkrat večji kot je bil prej, pa tudi težave potnikov na zadnji klopi, češ, kam s koleno, so večidel minile. Ob tem moram omeniti zelo dobro prednja sedeža, ki pomenita neutrujenost tudi med dolgimi vožnjami, imata pa le to napako, da sta previsoka in vas tiščita pretirano pod strop. To je tudi pri asconi – kot pri vseh opilih – precej neudobna lastnost, kajti prednje šipe so pri opilih zelo nagnjene, pa vas zato gnjavi občutek, da boste zdaj-zdaj butnili ob vzvratno

**Cena:** še ni odobrena  
**Proizvajalec:** IDA, Kikinda  
**Prodajalca:** Autokuća, Kikinda in Avtotehna, Ljubljana



ogledalo. Butnete pa, jasno, ne!

Navzven je tale ascona močno podobna rekordu, čeprav vam povsem od spredaj nikoli ni jasno, kaj boste srečali: rekord ali kadet. Oplovske poteze so izrazite: nos vozila je zaobljeno potlačen in prisakan, žarometa »škilita« navznoter, boka sta nizka, z velikimi izrezi za šipe, zadek je pa privzdignjen in na koncu navpično odsekan. Vse skupaj je obrobjeno z motno črnima odbijačema in z robotima letvama ob straneh.

Tudi izza volana je ascona čistokrvni opel: zaradi zelo pokončnega volanskega obroča, zaradi nežno nasajenih pedalov, zaradi lahkotne in natančne prestavne ročice ter zaradi pregledne in nebleščave armature plošče. Ta je precej podobna kadetovi, čeprav se zdi, da so jo prerasili iz kakšnega ne preveč priletnege oldsmobila. Je pa vse, kar voznik potrebuje, ob volanu ali pa vsaj zelo blizu rok.

Oznaka berlina pomeni, da ima bogatejšo (predvsem pa športnejšo) opremo le še ascona SR, zato sem med testom gledal v vrtiljajev in temperature motorja, goriva, električne napetosti in podtlaka v sesalni cevi uplinjača. Prav tako sta k osnovni ceni te različice priletela dnevni števec ki-



## Kaj pravi ona?

*Za začetek je bila razočarana, ker je tovarna odstopila za test ascono v obliki klasične limuzine, ne pa tisto s poševnim zadkom in z vrati na njih. Po slikah namreč sodi, da bi ji bil »hitri« zadek bolj všeč. Hvali pa notranjost, zaradi preglednosti in redoljivosti, čeprav se ji zdi, da za volanom ni dosti več prostora kot v kadetu. Oplava ponudba enega ključa za cel avtomobil ji že od nekdaj ni všeč. Ne zaradi vrat in vžiga, ampak zaradi prtijažnika in morebitne pozabljivosti (kdor si ključ zaklene v prtijažnik, bo pešalil vsaj do mehanika). Ji je pa všeč, da se ascona uvršča med dinarska vozila – ker je to pa češna, sodobna in družinsko dovolj prostorna limuzina.*

lometrov in klasična ura. Glavno stikalo za luči in tisto za ventilator sta tudi pri najnovejšem opelu obdržali obliko vrtljivega gumba, vsa druga izmed tistih, ki niso ob steblu volana, pa so takšna kot v kadetu: paličasta in z vrtim oprjemališčem. Tudi obroček na prestavni ročici, ki služi za zaporo vzratne prestave in ga je med uporabo potrebno privzdigniti z drugim in tretjim prstom na roki, je oplovsko večer. A mi je izmed vseh varnostnih zapor zdaleč najbolj všeč. Tako tudi pri asconi ni pomot: prestavni gibi so kratki, lahkotni in povsem natančni. Tudi kakšnemu beamveju bi lahko bili za zgled!

Če bi mogel sedež malce spustiti in ga odriniti še za kakšen centimeter, bi zapisal, da v asconi odlično sedim. Tako pa mi ostane tolažba, da se voznikom s povprečnejšimi telesnimi višinami bolje godi. Seveda pa vse to ne more vplivati na ugotovitev, da so volan, pedala in prestavno roči-

co namestili preračunano in za uporabo zelo pripravno.

Ob velikih steklenih površinah je že vnapre jasno, da je vidljivost dobra; kos nalagam so tudi brisalnik z dvema hrostromi in s prekinjevalnikom teka ter halogenski žarometi. Levo zunanje ogledalo je nastavljivo z notranje plati vrat, za desno zahteva tovarna doplačilo. In za zadensko vožnjo se je potrebno privaditi prtljažnega pokrova, ki pod zadnjo šipo varljivo hitro izginja vozniku izpred oči.

## DUŠENA PROŽNOST

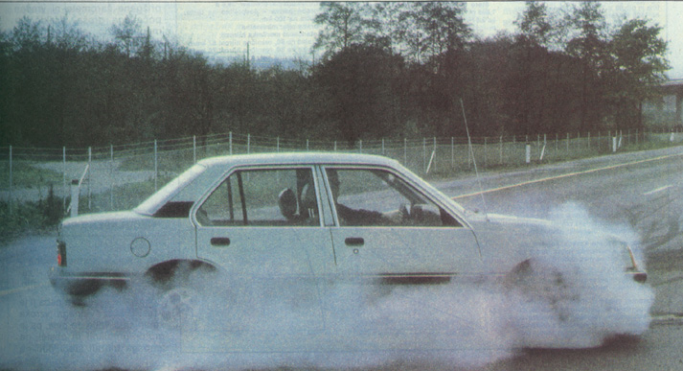
Ascone opremljajo z dvema različno velikima bencinskima motorjema, vsak od njiju je na

## Hvalimo

- zasnovana
- lega na cesti
- voznikov delovni prostor
- prostornost
- pretikanje

## Grajamo

- vzmetenje
- neprožnost motorja
- končna obdelava
- neizravnanost varčnosti z gorivom



voľu v dveh različicah, glede na moč in na zmogljivost. Šele pred nekaj tedni so ponudili tudi dizelsko različico.

Na testnem avtomobilu je pisalo 1,6 S, kar pomeni 1,6-litrski motor, kompresijo 9,2:1, bencin super in največjo moč 66 kW, oziroma 90 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Zasnova asoninich bencinskih motorjev je moderna in enotna; torej je tudi ta štirivaljni opremljen z odlično gredjo v glavi, z zobatim jermenom, s hidravličnimi ventili, s petkrat vležajeno glavno gredjo in z brezkontaktnimi tranzistoriskimi vžigom. Motor je nameščen poprek v nosu, polni pa ga pado-

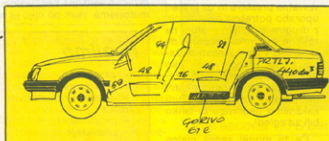


točni uplinjač, pretirano naravnani na varčnost. Varčnost so pri Oplu zelo resno vzeli (to dokazuje vžig, uplinjač in ekonomer pred voznikovimi očmi, pa čeprav bi to kdo – ob izmerjenem testnem povpreč-

ju – drugače ocenil. Res je, da avtomobilu ves čas prezkusnje nismo privoščili nežne noge na pedala za plin, pa je – po že stari navadi – povprečje vžig je kot bi bilo pri zmernem vozniku. Res je pa tudi, da se var-

čevalno naravnost moč vožnje temeljito občuti. Šaj, samemu motorju razen malce pretirane hrupnosti v zgornjih območjih ni kaj očeti: radostno vžiga, samodejno čoku navkljub hladni ubogljivo teče, se rad vrli in postreže z dovolj prepričljivo močjo za povprečno ugodne zmogljivosti – če primerjam asonci z njenimi malce prej naštetimi tekmeči. Zataji pa, ko gre za prožnost. Vsakič, ko se voznik odreče pretikanju navzdol, a želi kljub temu pospešiti, se prične motor dušiti. Uplinjač je pretirano skopuški, da bi zmogel tolikšne napore, pa je potrebno vrtljajem motorja sproti slediti in njim na ljubo sproti pretikati. Obenem je v napoti še to, da se tudi ekonomer ne odziva po fizikalni pameti in da na trenutke pri naša več zmede kot koristi.

Pa ekonomer ni edina reči, ki jezi voznika: pri testih asonci ni se je zatikal tudi kazalec voltmetra, tako da smo bili teoretično ves čas brez elektrike v avtu; tudi pri zračenju se skorajda ni moč ogniti močnemu pišu iznad prednje šipe, kar je vzrok za pekoče in pozneje prehlajene oči; v posodi za gorivo so privarčevali vsaj eno predelno steno, pa brenjan v njej – takoj, ko se posoda za prst ali dva izprazni – klokota vsakič, ko se vozilo zaga; in tudi Oplov izum – zvočni signal za –pozabljeneprižgane žaromete ni vreden počenega groša. Vsakič, ko mož močno ali –megleno-vozdno odprete vrata, se vam zasadi v ušesa. Pa so pri drugih tovarnah že zdavnaj iznašli stikala, ki pozabljivcem na ljubo samodejno ugašajo luči. In ko sem že pri drobnih napaakah tudi na merlnik hitrosti se ne gre zanesti, če nočete zate veduti sestanki! Kaže znatno moč od resničnih hitrosti, kar slavljenu nemške natančnosti tudi ni v prid!



NOTRANJE MERJE (prstni sedež v zadnji legi) v cm. Širina pri komolcih spredaj 136, zadaj 137; širina prednjega sedla 55, zadnje klop 130; notranja došina od armaturne plošče do zadnjega nastolja predla 160, pomik prednjega sedla 12, uporabna prostornina prtljavnika 440 dm<sup>3</sup>

karer s filtrom 3,0 litra – hladni sistem 7,0 litra – menjalnik in diferencial 2,0 litra

Zmogljivost: največja hitrost 170 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,5 s – normalna poraba goriva (ECE): 6,3/8,3/9,3 litra super bencina na 100 km

**Naše meritve**

Testni avtomobil je bil s prvimi meritvami prevozil 6200 km. Meritve z dvema osebama in s polno posadko goriva.

Največja hitrost: 172 km na uro.

Pospeški:

0-40 km na uro:	3,8 s
0-60 km na uro:	5,2 s
0-80 km na uro:	6,2 s
0-100 km na uro:	12,8 s
0-120 km na uro:	18,5 s
0-140 km na uro:	28,1 s

400 m brez zaleta: 19,4 s  
1000 m brez zaleta: 34,5 s

Prožnost: kilometar z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. pretavi 39,8 s  
Poraba goriva – povprečno na testu: 11,1 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna  
Natančnost merilnika hitrosti:  
kazalec na 80, resnična hitrost 87 km/h  
kazalec na 80, resnična hitrost 78 km/h  
kazalec na 100, resnična hitrost 94 km/h  
kazalec na 120, resnična hitrost 112 km/h

**Tehnični podatki**

Motor: štirivaljni – štirintakni – vrstni – nameščen poprek nad srednjo premo – vrtna in glb 90 x 79,3 mm – glava prestolna na 1598 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5800/min – največji navor 126 Nm (12,8 kgm) pri 3800-4200/min – ročična gred v 3 skaklji – odlična gred v glavi (zobati jermen) – jedo-tilni uplinjač GMF varagel – meharska žrnjaka za gorivo – samodejni čok – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje z žrnjako, termostator in ventilatorjem – alumulor 12 V, 44 Ah – Alternator 630 W – svečke AC R 42 XLS – brežkontaktni tranzistoriski vžig

– zadnja megljenka – trosopni ventilator – dvostopniski brisalnik s prekrivnostnim teka – zgivnik na prednjih nastolnih – štirje avtomatski varnostni pasovi – preproge – blago na sedežih – vžigalnik – narogasti žarnometi – an ključ za vse ključavnice pri avtu

Merje in teža: dolžina 4,368 m – širina 1,868 m – višina 1,295 m – maksimalna nosilna 2,274 t – kolostni spredaj in zadaj 1,406 m – teža praznega vozila 1010 kg – dovoljena skupna teža 1500 kg – prtljajnik 510 litrov (tovarnej) – dovoljena teža prtljavnice brez vozne 450 kg, 4 izbrane 1100 kg

Vzdrževanje: posode za gorivo 61 litrov

Premae meči: motor spredaj pogonja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopniski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na levi – prestavna razmera 3,540, 2,158, 1,370, 0,971, vzvratna 3,333 – prestave v diferencialu 3,74 Kalesar: praznila 2 litra kovaice 5 1/2 x 13 – gume 185/70 SR 13 (spood year) – prika spredaj 180, zadaj 170 kpa

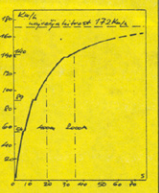
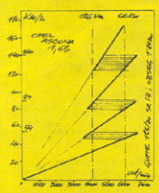
Voz in obesa: letuina za 5 oseb – stiri vrata – samonosa karoserija – prednji kolesa na posamičnih kosaarjah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj pasaja prema, vialčne (množni) vzmeti, vzvratna vodila, teleskopski blažniki, stabilizator

Zavore: dvočrtnice, spredaj kolotna, zadaj bobnaste – meharska ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Valetni pretenci: z zolajo levijo, prestava 22:1 – 4,8 zavrtaja vosa od ena do druge skrajne točke – rajdji krog 10,9 m

Oprema: merilniki hitrosti, vrtljajev motorja, grom in temperature hladilne tekočine – ekonomer, voltmetar – dnevni blekovi krometov – zunanje ogledalo z notranjim nastavljanjem – ura – ogrevana zadnja šipa

Med meritvami pospešek smo pretikali pri 8600 vrtljajih v minuti, po merlniku vrtljajev torej na meji med drskanem in –nepovedanem– pogon. To pomeni v posamičnih pretavih naslednje resnične hitrosti: 54, 59 in 140 km na uro. Motorji bi se sicer posamično zavrteli tudi nazaj do območja, vendar to ne bi bilo vovno zupogovorno z bojstvim rezultatom meritve. Prodolje je pri tem motorju žrtev načelovno naravnaneja spinnjaka, kar se kaže z dušenjem. Če pri nižjih hitrostih in v četrti pretavi prilijonete na polni plin, je pa četrta prestava izračunana tako, da je motor kos tudi dolgaerjav vožnji z največjo hitrostjo.



**NEUGLAŠENO PODOVZEJE**

A nam je testna asona – kdaj pa kdaj, ne vedno – zagodla še z eno posebnostjo.

Kot strela z jasnega neba ji je včasih brez vidnega vzroka zrnjalokov volje do dela, pa je motor umolknil in obstal, da smo ga morali sredi poti na

novozagnati – in je, to moram povedati, tudi vsakič znova in z veseljem vžgal. Odkriti nismo mogli nič tako prijemljivega kar bi mogli popraviti, ugotovili pa smo, da motorju, oziroma elektriki ob njem, poudarimo sapa vsakič, ko so tla pod kolesi prerobata. Nič čudnega, kajti čeprav so asconino podvozje v celoti presadili iz kadetta in je na pogled dovolj kos današnjim zahtevam, so ga »pozabili« skrbno uglasiti.

Tako z ascono ni težav, tudi ob večjih hitrostih ne, če je cesta gladka, pa čeprav močno vijugasta ali blago valovita.

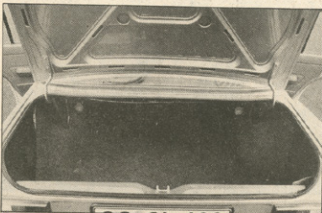
Ko pa se znajdete na grbastih ali razritih tleh, je udobja konec kot bi odrezal. Sunke od spodaj je moč čutiti v obeh premah in preko volana, prenašajo pa se na vse vozilo, da postane vožnja nevzdržna. In v takšnih trenutkih je pošio veselje do dela tudi motorni elektriki. Čeprav vsakič samo za hipec!

Toda: dokler je asfalt pod kolesi vsaj za silo kakovostne sorte, z ascono ni težav. Lahko jo vozite tudi zelo hitro, če vam to prija, saj je dober prednji pogon dovolj zanesljivo jamstvo za srečen konec.

Povrh vsega velja omeniti še negativni polmer vodenja prednjih koles, ubogljivost volana (le v zelo hitrih ovinkih ga je potrebno močneje dodajati) in tudi dovolj zanesljivo zavore, ki so nalogam povsem kos.



*Motor 1,6 S, nameščen poprek v nosu, je le ena od petih asconinih ponudb, če štejemo tudi dizel*

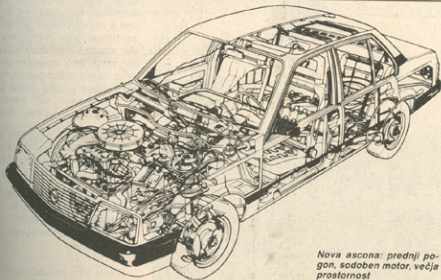


*Večji prtljajnik in dve možnosti: s klasičnim pokrovom (na sliki), ali s petimi vrati*

Tudi če so tako obremenjene, da jih tare pregrevanje, se to nikoli ne stopnjuje do nevarnega obnašanja.

★ ★ ★

V celem vzeto je opel ascona 1,6 S berlina prijeten, dobro opremljen in nadpovprečno udoben avtomobil, seveda vse v okvirih njenega avtomobilskega razreda. Če bi v menjalnik dodali še peto prestavo, bi bil varčnejši; če bi volansko prestavno razmerje prilagodili tudi mestnim vožnjam, bi bil tamkaj za voznika še prijetnejši; in če bi si vzeli več časa za podvozje in za končno obdelavo, bi bil že skoraj popoln. Popolnih avtomobilov pa v tem vrednostnem razredu ni, in tudi sicer so zelo redki. Opel torej ni ustvaril čudeža, ponudil je pa zanimiv avtomobil in pri tem ciljaj na širši krog kupcev. In ker so tudi fordovci zaradi nje zelo v skrbeh, ascona zanesljivo ni slab avtomobil.



*Nova ascona: prednji pogon, sodoben motor, večja prostornost*

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL